روزنامه اقتصادی
امروز

صاحب امتیاز: ابوالفضل شاکری
رییس شورای سیاستگذاری: دکتر مجید رضاییان
مدیرهنری: سمیرا هاشمی
ایمیل روزنامه: info@emrooz.today
وب گاه روزنامه: www.todayonline.ir
لیتوگرافی و چاپ: ریحان

نشانی: بلوار نلسون ماندلا، بالاتر از بلوار اسفندیار
خیابان شهید سرلشگر سلطانی(سایه)، پلاک ۶
طبقه چهارم، واحد ۴۰۳
تلفن: ۸۸۳۴۶۴۶۴
سازمان شهرستان ها : ۸۸۲۶۳۶۹۶
توزیع: رسانه گستر کیهان

شنبه ۲۰ شهریور ۱۴۰۰ / ۱۱ سپتامبر ۲۰۲۱ / شماره ۸۹۰

مدل مفهومی از یک سدان الکتریکی GT معرفی شد

جدیدترین محصول برقی آئودی، یک خودرو مفهومی به نام گرندسفیر است. این مدل، ترکیبی از سبک اسپرت و لوکس با الهام از آئودی RS۷ را تداعی می‌کند و شانس تولید در آینده دارد.

آئودی در تلاش است تا مدل‌های برقی خود را گسترش بدهد. محصولات اخیر این شرکت در کلاس خودروهای الکتریکی، فروش چشمگیری در بازار جهانی نداشته‌اند؛ اما سرمایه‌گذاری آئودی روی مدل‌های اسپرت و لوکس برقی با ابعاد بزرگ، ادامه دارد. با توجه به مدل‌های مفهومی متنوعی که طی یک سال اخیر معرفی شده است؛ آئودی احتمالا در آینده نزدیک اقدام به تولید خودروهای الکتریکی در کلاس قیمتی ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار دلار خواهد کرد.

گرندسفیر جدیدترین مدل مفهومی آئودی با پیشرانه برقی است. این طرح توسط مدیران آئودی «جت خصوصی در جاده» توصیف شده است. بدنه‌ای به طول ۵/۴ متر با عرض ۲ متر و فاصله محورهای ۳/۲ متر، گرندسفیر را بزرگ و جادار نشان می‌دهد.در نمای روبه‌رو، ظاهر منطقی و عامه‌پسند برای گرندسفیر شکل گرفته است تا این محصول دارای شانس تولید در آینده نزدیک باشد. چراغ‌های باریک و جلوپنجره مشبک، نشانه‌هایی از زبان طراحی جدید برای آئودی هستند؛ اما نمای پشت گرندسفیر با طرح شکسته برای سقف و کاپوت عقب، فراتر از سلیقه‌ی عمومی است.در داخل، حجم زیادی از چوب و آلومینیوم وجود دارد که همراه پوشش پرزدار برای صندلی‌ها، فضایی رؤیایی و بسیار لوکس فراهم می‌کند. سراسر داشبورد، قابلیت بخش تصویر به‌صورت هولوگرافیک یا ویدئو پرجکشن خواهد داشت تا هنگام عدم نیاز به نمایش اطلاعات، حالتی یکنواخت وجود داشته باشد. حتی خروجی‌های هوا برای تهویه مطبوع و دکمه‌های سنتی هم روی داشبورد وجود ندارند. اطلاعات فنی برای مدل مفهومی آئودی، مرتبط با طرحی است که احتمالا سال‌ها بعد توسط مهندسان شرکت سازنده معرفی خواهد شد.

زمان انتظار برای تحویل تویوتا لندکروزر به ۴ سال رسید

استقبال مشتریان از لندکروزر جدید و سفارش نسخه های گرانقیمت و کبود قطعات، زمان تحویل این خودرو به مشتریان را چهارساله کرده است.

مشتریان عاشق لندکروزر جدید هستند و این مدل به قدری محبوب است که به گزارش Cars Guide، احتمالاً تحویل برخی از سفارش ها و تریمهای آن چهار سال طول خواهد کشید و کمبود تراشه وضعیت را بحرانی تر کرده است.تویوتا از زمان آغاز پیش فروش لندکروزر جدید در ۲ آگوست سال جاری میلادی، بیش از ۲۰ هزار سفارش دریافت کرده است. حدود ۹۰ درصد خریداران ژاپنی، تریم های GR Sport و ZX را انتخاب می کنند و مدت زمان مورد نیاز برای ساخت این نسخه ها بسیار زیاد است.وضعیت در حال بحرانی‌تر شدن است و تویوتا به دلیل کمبود قطعات، در نیمه‌ی دوم آگوست و اکثر روزهای ماه سپتامبر لندکروزر نمی‌سازد و این اتفاق نه‌تنها در بازار ژاپن، بلکه بر سایر بازارهای جهانی هم تأثیر می گذارد. به‌عنوان مثال، نمایندگی‌های تویوتا در استرالیا فقط نمونه‌هایی برای نمایش دارند و واحدهای فروش از مشتریان می‌خواهند بعداً مراجعه کنند.این اولین گزارش از تعداد زیاد سفارش های لندکروزر نیست و در ماه آگوست تویوتا گزارش داد که در حال حاضر تقاضا بسیار بالا است و تولید ۱۲ ماه آینده را شامل می شود. در آن زمان هرکسی که لندکروزر جدید را خریداری کرده بود؛ باید حداقل یک سال صبر می کرد تا خودروی او آماده ی تحویل شود.لندکروزر جدید در برخی از بازارهای جهان مانند آمریکا عرضه نمی شود؛ اما به جای آن می توان لکسوس LX را خریداری کرد. خودروی مذکور نمونه لوکستر لندکروزر است و برای ساخت آن از پلتفرم لندکروزر استفاده می شود. البته طبق برخی از گزارش ها، کبود تراشه روی تولید لکسوس LX هم تأثیرگذار بوده است و ظاهراً لکسوس عرضه ی آن را تا سال ۲۰۲۲ به تعویق می اندازد.

معرفی سایپایدک به عنوان برترین شبکه نمایندگی‌های خدمات پس از فروش

به اوج می اندیشیم
کسب مقام نخست
درشاخص وضعیت نمایندگی ها
گروه خودروسازی سایپا
سایپا یدک

سازمان خدمات پس از فروش سایپا موفق به کسب رتبه نخست ارزیابی وضعیت شبکه نمایندگی‌ها (خودروهای سبک و سنگین) در بین شرکت‌های ارائه دهنده خدمات پس از فروش خودرو شد و عنوان برترین شبکه خدمات پس از فروش خودروی کشور به سایپایدک اختصاص یافت.

سید محمدرضا موسوی مدیرعامل سایپایدک با اعلام این خبر گفت: در سال تولید، پشتیبانی‌ها و مانع‌زدایی‌ها و با تلاش شبکه نمایندگی‌ها، در آخرین ارزیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، سایپایدک موفق به کسب رتبه نخست ارزیابی شبکه نمایندگی‌های ارائه دهنده خدمات پس از فروش شد. موسوی اظهار کرد: بر اساس اعلام نتایج ارزیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، سایپایدک با دارا بودن ۵۴۰ نمایندگی مجاز و کسب امتیاز ۹۱ در ارزیابی خودروهای سبک و امتیاز ۸۹ در ارزیابی خودروهای سنگین، موفق به کسب مقام اول در بین ۴۵ شرکت ارائه دهنده خدمات پس از فروش و مجموع ۲۴۵۰ نمایندگی مجاز سبک و سنگین بر اساس امتیاز ارزیابی وضعیت نمایندگی های مجاز شده است و این در حالی است که امتیاز متوسط تعمیرگاه های سبک و سنگین کل کشور به ترتیب ۸۷ و ۷۷ بوده است. موسوی افزود: شرکت سایپایدک از حیث اجرای مفاد آئین نامه قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان، جایگاه دارای انطباق خیلی زیادی را به خود اختصاص داده است.مدیرعامل سایپایدک همچنین یادآور شد: در ارزیابی سال ۱۳۹۹ بر اساس معیارهای دستورالعمل شرایط و ضوابط ارزیابی خدمات پس از فروش، بیش از نیمی از نمایندگی‌های این شرکت در سطح کشور موفق به کسب رتبه یک شدند که منتج به بیشترین رشد امتیاز شده است. همچنین سایپایدک در بخش امتیاز رضایت مندی مشتریان بالاترین میزان رشد رضایت‌مندی مشتریان از خدمات دریافت شده را در بین شرکت‌های خدمات پس از فروش کسب کرده است.

مقاومت خودروسازان در برابر مصوبه جدید شورای رقابت

پس از گذشت دو هفته از اعلام مصوبه جدید شورای رقابت در سهیم‌شدن خریداران در بخشی از خودرو با پیش‌پرداخت، سایپا اعلام کرده تا تعیین تکلیف شدن این مصوبه پیش فروش خودروها متوقف خواهد بود.

اوایل شهریورماه امسال بود که شورای رقابت در مصوبه ای جدید اعلام کرد خریداران در بخشی از خودرو با پیش‌پرداخت سهیم هستند و خودروسازان هم حق پیش‌فروش خودروهایی که قیمت آن تعیین نشده را نخواهند داشت.

در مصوبه شورای رقابت آمده است: «چنانچه مراجع ذی‌صلاح در رابطه با خودروهای انحصاری مشمول دستورالعمل قیمت شورا، با پیش‌فروش خودرو موافقت کنند به‌نسبت مبلغ پرداختی بابت پیش‌پرداخت، هر مشتری درصدی از قیمت رسمی خودرو را در زمان ثبت‌نام (نسبت به قیمت کارخانه) پرداخت کرده است در این‌صورت سهمی از خودرو که پیش‌پرداخت آن قبلا انجام شده مشمول هیچ‌گونه تورم قیمتی احتمالی نخواهد شد و صرفاً بقیه سهم باقی‌مانده مشمول تورم بخشی احتمالی خواهد بود. بدیهی است «.

البته رضا شیوا رئیس شورای رقابت در خصوص مصوبه شورای رقابت که در آن خریداران در بخشی از قیمت خودرو سهیم خواهند بود، گفته است: در این مصوبه ما دغدغه جدی خریداران خودرو را مورد بررسی قرار دادیم و در نهایت تصمیم گرفتیم که مصرف‌کننده با توجه به مبلغ پیش پرداختی که در ازای خرید خودرو به شرکت های خودروسازی پرداخت می‌کند در قیمت تمام شده خودرو سهیم باشد

وی در این رابطه با اعلام اینکه این مصوبه عطف به ما سبق نیست، افزود: این مصوبه از تاریخ ابلاغ آن قابل اجراست و شامل گذشته نمی‌شود. البته سود مشارکتی که شرکت‌های خودروسازی به مصرف کنندگان پرداخت می‌کردند در چارچوب تصمیم‌گیری خود خودروساز است. به‌نحوی که شاید برخی از خودروسازان برای تشویق خرید سودی را برای خریداران در نظر بگیرند اما سوال این است اگر کسی سود مشارکت دریافت کند این مصوبه شاملش نمی‌شود یا خیر باید بگویم شورا برای تمام کسانی که پیش خرید می کنند این مصوبه را اجرایی می کند.

رئیس شورای رقابت با تاکید بر اینکه در سال گذشته گزارشات بسیار زیادی از سوی خریداران خودرو به ما ارسال شده بود، افزود: در این شکایات مصرف کننده اعلام کرده است که حدود یک یا دو سال گذشته مبلغی را به عنوان پیش پرداخت به خودروساز داده است اما در زمان دریافت خودرو ارزش پول پرداختی ما کاهش یافته و باید متناسب با تورم هزینه بیشتری را برای مابقی قیمت خودرو پرداخت کنیم که این موضوع اصلاً عادلانه نیست.

دو هفته ای از اعلام این مصوبه توسط شورای رقابت گذشت و خودروسازان در طول این مدت هیچ موضعگیری در این رابطه انجام ندادند اما اخیراً سایپا در واکنش به این مصوبه خبر توقف پیش فروش محصولات خود را مطرح کرده است.

باقری قائم مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، گفته است: به دلیل مصوبه شورای رقابت و تا تعیین تکلیف این موضوع سایپا در سال ۱۴۰۰ هیچ خودرویی را پیش فروش نمی کند؛ در سال جاری فقط فروش فوق العاده خواهیم داشت و دیگر پیش فروش خودرو نداریم.

به اعتقاد وی با طرح جدید شورای رقابت امکان پیش فروش محصولات جدید را نخواهیم داشت و برای حل این موضوع مشغول رایزنی با شورای رقابت‌هستیم.

در حال حاضر هنوز شورای رقابت واکنشی نسبت به این موضوع نداشته است و همچنان اجرایی شدن مصوبه جدید شورای رقابت توسط خودروسازان با ابهامات زیادی همراه است.

ورود گریت وال چین به بازار اروپا با معرفی خودروهای برقی در مونیخ

جدیدترین محصولات گروه خودروسازی گریت‌وال، شامل یک شاسی‌بلند لوکس پلاگین هیبرید و چند مدل تمام‌الکتریکی، در نمایشگاه مونیخ معرفی شدند. این خودروها با رعایت استانداردهای اروپا به‌زودی در آلمان عرضه می‌شوند.

گریت‌وال در کنار سایک موتورز و چری و بی‌وای‌دی، یکی از چهار غول خودروسازی چین است. زیرمجموعه‌های گریت‌وال، یعنی هاوال، وی (WEY)، تانک و اورا، مجموعا در سال بیش از سه‌میلیون دستگاه خودرو تولید می کنند. علاوه‌بر چین، کارخانه‌های گریت وال در برزیل، روسیه، تایلند، بلغارستان و هند نیز فعال هستند. این گروه خودروسازی برای تولید سالانه چهارمیلیون دستگاه خودرو تا سال ۲۰۲۵ آماده می‌شود. گریت‌وال ۳۷ سال سابقه خودروسازی دارد و از ابتدای قرن بیست‌ویکم، صادرات به کشورهای اروپایی مثل اوکراین و بلغارستان و حتی ایتالیا را آغاز کرد. با رشد این صنعت در چین و پیشرفت خیره کننده گریت‌وال در بهبود کیفیت فنی، برند جدیدی به نام WEY در سال ۲۰۱۶ تأسیس شد تا محصولاتی نزدیک به کلاس لوکس برای صادرات تولید کند. سال ۲۰۲۰، تیراژ تولید این شرکت به چهارصدهزار دستگاه رسید.

جدیدترین محصول WEY با نام کافی ۰۱ روز گذشته در نمایشگاه خودرو مونیخ آلمان رونمایی شد. بنابر اطلاعات موجود، این مدل با رعایت استانداردهای ایمنی و کیفی اتحادیه اروپا ساخته شده است؛ درحالی‌که برای رقابت با برندهای مشهور در قاره سبز، به فناوری‌های مدرن نیز مجهز شده است. کافی ۰۱ کراس‌اوری اندازه‌متوسط با پیشرانه پلاگین هیبرید است که می‌تواند مسافت چشمگیر ۱۴۹ کیلومتر را به‌صورت تمام‌برقی طی کند. دو موتور برقی روی محورهای جلو و عقب همراه پیشرانه بنزینی ۲ لیتر توربوشارژ، ۴۶۹ اسب‌بخار قدرت تولید می کنند تا سرعت‌گیری صفر تا صد کیلومتربرساعت کافی ۰۱ در زمانی کمتر از پنج ثانیه محقق شود.

نمای بیرونی جدیدترین محصول WEY ترکیبی از زبان طراحی جگوار و لینکلن نشان می‌دهد. این کراس‌اور با طول ۴۸۷۰ میلی‌متر، کمی کوچک‌تر از بی‌ام‌و X۵ و مرسدس بنز GLE و آئودی Q۷ است و در فضای داخلی نیز چرم و مواد نرم برای سطح داشبورد و تودری‌ها و کنسول وجود دارد.نمایشگر بزرگ برای سیستم سرگرمی و پنل دیجیتال پشت فرمان و صفحه لمسی برای مدیریت امکانات خودرو امکانات ویژه کافی ۰۱ هستند که نه‌تنها در مدل‌های ساخت چین، برای محصولات لوکس خودروسازان اروپایی هم به‌ندرت استفاده می‌شود. پردازنده اصلی در سیستم سرگرمی اسنپدراگون ۸۱۵۵ کوالکام است. شاسی‌بلند جدید WEY از اینترنت ۵G و به‌روزرسانی از راه دور (OTA) و سیستم تشخیص چهره پشتیبانی می کند.

عرضه کافی ۰۱ در بازار کشورهای غرب اروپا نیمه اول سال ۲۰۲۲ آغاز می‌شود. قیمت نهایی این محصول هنوز مشخص نیست؛ اما باتوجه‌به کیفیت ساخت و مدل مشابه مثل وی موکا (WEY Mocha)، احتمالا قیمتش بین ۴۰ تا ۴۵ هزار دلار خواهد بود.

دیگر محصول جالب گریت وال در نمایشگاه مونیخ ۲۰۲۲ خودرویی برقی به نام کت (Cat) از برند اورا است. شرکت اورا (Ora) سال ۲۰۱۸ تأسیس شد تا مجموعه‌ای مختص تولید خودروهای برقی ارزان‌قیمت باشد. اکنون، این برند محصولاتش را در کشورهای مختلف اروپا، ازجمله انگلستان به‌صورت محدود عرضه می کند. کت ۰۱ و کت ۰۲ به یک موتور برقی با قدرت ۱۷۱ اسب‌بخار و گشتاور ۲۵۰ نیوتن‌متر روی محور جلو مجهز هستند؛ اما باتری‌های متفاوت با ظرفیت ۴۸ و ۶۳ کیلووات‌ساعت دارند تا به‌ترتیب، امکان پیمایش ۳۰۰ و ۴۰۰ کیلومتر فراهم کنند. زمان سرعت‌گیری صفر تا صد کیلومتربرساعت اورا کت (Ora Cat) حدود ۵/۸ ثانیه اعلام شده است. کت ۰۳ دیگر محصول الکتریکی اورا محسوب می‌شود که به بدنه صندوق‌دار شبیه پورشه پانامرا در اندازه کوچک مجهز است. این مدل دو موتور برقی با مجموع قدرت ۴۰۸ اسب‌بخار و گشتاور ۶۸۰ نیوتن‌متر دارد و تنها ۳ ثانیه بعد از شروع حرکت به سرعت صد کیلومتربرساعت می‌رسد. به‌لطف باتری‌های ۸۲ کیلووات‌ساعتی، مسافت قابل‌پیمایش با این خودرو ۴۵۰ کیلومتر خواهد بود. مدل‌های مختلف اورا اواخر سال جاری میلادی در آلمان عرضه خواهند شد و سپس، به دیگر کشورهای اروپایی خواهند رسید. قیمت نهایی این خودروها هنوز اعلام نشده است؛ ولی مدل هاچبک اورا در بازار روسیه، ۱۶ هزار دلار قیمت دارد.

عملکرد مثبت تراکتور برقی و خودران «مونارش» در کمتر از یک سال

تراکتور «اسمارت» اولین تراکتور تمام‌الکتریکی و خودران جهان است که با هدف کاهش مصرف سوخت و سطح آلایندگی در میان خودروهای زراعی طراحی شده است. حالا بعد از گذشت حدود یک سال از تولید این تراکتور، «مونارش» اعلام کرده که توانسته است فروش خوبی در زمینه این تراکتور داشته باشد.

در سال‌های اخیر فناوری‌های بسیاری به دنیای خودروها وارد شدند و این صنعت را متحول کردند. در همین راستا دو فناوری استفاده از سوخت‌های پاک و تکنولوژی حرکت بدون راننده، دو مورد از مهم‌ترین فناوری‌هایی است که توانسته جایگاه خود را در صنعت خودروسازی سایر کشورها و در میان برندهای بزرگ و کوچک در سراسر دنیا باز کند. ورود این دو تکنولوژی از خودروهای سواری آغاز شد و رفته‌رفته جای خود را در دیگر سگمنت‌ها از جمله تجاری‌های سبک و سنگین باز کرد. سال گذشته نیز شاهد طراحی و تولید نخستین تراکتوری بودیم که از این دو فناوری به‌طور هم زمان بهره می‌برد. تراکتور «اسمارت» اولین تراکتور تمام‌الکتریکی و خودران جهان است که با هدف کاهش مصرف سوخت و سطح آلایندگی در میان خودروهای زراعی طراحی شده است. حالا بعد از گذشت حدود یک سال از تولید این تراکتور، «مونارش» اعلام کرده که توانسته است فروش خوبی در زمینه این تراکتور داشته باشد.

شرکت مونارش (monarch) سال گذشته از جدیدترین تراکتور خود با نام «اسمارت» رونمایی کرد. این تراکتور را باید نخستین نمونه کاملا الکتریکی و خودران در جهان دانست که قرار است دنیای این سگمنت را هم مانند سواری‌ها و خودروهای تجاری متحول کند.

شاید در شرایطی که دنیا با تغییرات آب‌وهوایی مواجه شده و نیروی کار در بسیاری از کشورها کاهش یافته است، تولید چنین تراکتوری را بتوان فراتر از یک تکنولوژی ارزیابی کرد و آن را به‌عنوان خودرو نجاتگر کشاورزی در آینده در نظر گرفت.

البته پیش از این نیز برخی محصولاتی مانند سیسام شرکت جان‌دیر به‌عنوان تراکتور الکتریکی معرفی شده بودند، اما نتوانستند این صنعت را آن‌طور که باید و شاید متحول کنند. درحال‌حاضر هم‌زمانی دو فناوری خودران و الکتریکی در این تراکتور منحصربه‌فرد است.

تراکتور اسمارت مونارش به یک پیشرانه کاملا الکتریکی مجهز است که ۴۰ اسب‌بخار معادل ۳۰ کیلووات قدرت پیوسته تولید می کند. این در حالی است که قدرت کوتاه‌مدت و حداکثری این پیشرانه به ۷۰ اسب‌بخار (۵۵ کیلووات) می‌رسد. مونارش برای طراحی این تراکتور با هدف کاهش سطح آلایندگی و مصرف سوخت و کاهش نیاز به نیروی کار طراحی شد و به دلیل نوع طراحی خود توانست هزینه نگهداری و تعمیرات را برای بسیاری از کاربران کاهش دهد.ترکیب پیشرانه الکتریکی با فناوری خودران، توانسته است بهره‌وری و ایمنی را در صنعت کشاورزی را به حداکثر برساند. لازم به ذکر است مونارش ۱۰۰ دستگاه از تراکتور اسمارت را پیش از ورود به بازار و تولید انبوه وارد مزارع کرد تا تمام جوانب آن را در نظر بگیرد و از این طریق بتوانند مشتریان بسیاری را به خرید این محصول جلب کند.

براساس آن‌چه شرکت مونارش اعلام کرده است، تراکتور اسمارت این شرکت به دلیل آن که از سیستم تمام‌الکتریکی بهره می‌برد تقریبا آلایندگی صفر دارد. این در حالی است که آمارها نشان می‌دهند تراکتورهای گازوئیلی حدود ۱۴ خودرو معمولی آلایندگی دارند.

یکی دیگر از ویژگی‌های جالب این تراکتور توانایی عملکرد کاملا خودکار آن است. با ادغام جدیدترین فناوری‌ها و نرم‌افزار خودران، می‌توان این تراکتور را طوری برنامه‌ریزی کرد که مجموعه‌ای از وظایف مورد نیاز را انجام دهد. همچنین می‌توان دستورالعمل دنبال کردن یک کشاورز در حال کار را به آن داد.

از دیگر ویژگی‌هایی که مونارش در ابتدای کار این تراکتور اعلام کرده بود و به نظر می‌رسد در این ماهها هم خلاف آن ثابت نشده است، می‌توان به مزایای ایمنی آن اشاره کرد. ویژگی‌هایی مانند سیستم پیشگیری از برخورد و عدم واژگونی در کنار برخورداری از دوربین‌های ۳۶۰ درجه توانسته این تراکتور را به یکی از ایمن‌ترین خودروهای کشاورزی دنیا تبدیل کند. یکی دیگر از ویژگی‌های جذاب این تراکتور، توانایی آن برای یادگیری با استفاده از فناوری یادگیری عمیق است. با استفاده از این سیستم، این تراکتور می‌تواند تا ۲۴۰ گیگابایت داده در روز را در حین کار در مزرعه جمع‌آوری کند. همچنین «اسمارت» را می‌توان از راه دور با استفاده از تلفن هوشمند یا یک دستگاه شخصی کنترل کرد.

* * *

تعهدات معوق
گروه خودروسازی سایپا صفر شد

قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در امور فروش و خدمات پس از فروش گفت: تحریم چالش‌های متعددی را برای صنعت خودرو ایجاد کرد که یکی از آنها خروج یکباره شرکای خارجی و عدم پایبندی آنها به تعهداتشان در قبال پیش فروش محصولات رنو و برلیانس بود، لذا با توجه به عدم بازگشت شرکا، از مردم عزیز می خواهیم کسانی که در اواخر سال ۹۶ و اوایل سال ۹۷ در طرح پیش فروش رنو شرکت کردند، نسبت به طرح تبدیل که سود ۱۷۰۰ درصدی برای آنها دارد، مشارکت کنند.

مجید باقری در جمع خبرنگاران درباره چالش و مشکلاتی که گروه خودروسازی سایپا طی سال های اخیر با آن دست و پنجه نرم کرده است و اکنون توانسته این مجموعه را به ثبات خوبی برساند، تصریح کرد: وقتی که رنو برخلاف تمام تعهداتی که امضا کرده بود، ایران را ترک کرد، مجموعه سایپا چاره ای جز تعیین تکلیف و جایگزینی خودروهای ساخت داخل نداشت، از همین رو طرح تبدیل با ویژگی های متعدد تعریف شد تا افرادی که از بدعهدی شرکای خارجی متضرر شدند، رضایت پیدا کنند.

وی ادامه داد: در طرح تبدیل ۱۷۰۰ درصد سود به افرادی می رسد که اواخر سال ۹۶ و اوایل سال ۹۷ خودروهای رنو را ثبت نام کردند و یا به عبارتی پول این افراد (در زمان ثبت نام) ۱۸ برابر می شود.

قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در امور فروش و خدمات پس از فروش با بیان اینکه به رغم طرح های جذاب تعدادی از مشتریان هستند که نمی‌خواهند وارد طرح تبدیل شوند و تصور می کنند که خودرو بالاخره تولید و یا وارد می شود، گفت: حدود ۲۶ هزار نفر در طرح تبدیل مشارکت کردند و مابقی هنوز اعلام آمادگی نکردند لذا ضمن خواهش از اینکه مردم نسبت به تعیین تکلیف خودروهای خود اقدام کنند، باید تاکید کرد که آن خودروها دیگر شماره گذاری نخواهند شد چرا که استانداردهای ۸۵ گانه کشور ارتقاء یافته و دیگر آن خودروها نمی توانند مجوز تولید و یا حتی واردات‌بگیرند.

وی با تاکید بر اینکه تعریف طرح های تبدیل جذاب با این هدف است که شرمنده مشتریان نشویم، افزود: در سایپا دیزل نیز ۱۲۰۰ دستگاه خودروی معوق داریم که به دلیل عدم همکاری شرکت ولوو ایجاد شده، به همین بناست محصولات جدید دانگ فنگ در سایپا دیزل (دانگ فنگ با سرمایه گذاری سایپا در سایپا دیزل تولید خواهد شد) تولید شده تا به متقاضیان تحویل داده شود.

باقری با بیان اینکه گروه خودروسازی سایپا ۵۲۰ هزار تعهد داشت که ۳۰۰ هزار تعهد آن سررسید(معوق) شده بود، گفت: با برنامه ریزی های دقیق، منسجم و همکاری تیم مهندسی و کارگران در حال حاضر ۱۷۰ هزار تعهد داریم که هیچکدام معوق نیست؛ از سوی در سال جاری توانستیم رکورد فاکتور کردن خودرو را ثبت کنیم، به گونه ای که از ابتدای سال جاری تاکنون ۲۰۵ هزار خودرو فاکتور شده که این عدد ۳۰ درصد بیشتر از مدت مشابه سال گذشته است که در نوع خود رکورد محسوب می شود.

وی با اشاره به اینکه معوقات سایپا به صفر رسیده و این اتفاق مهمی است، خاطرنشان کرد: مشکل تحویل خودروهای کوییک آر و شاهین حل شده است و ثبت نام کنندگان در موعد مقرر خودروهای خود را می‌توانند تحویل بگیرند

قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در امور فروش و خدمات پس از فروش گفت: تحریم، چالش‌های بی شماری را برای صنعت خودرو ایجاد کرد، در این میان مجموعه سایپا تلاش کرد که از تحریم به عنوان یک فرصت استفاده کند و طرح های جدید و توسعه ای خود را پیاده سازی کند.

وی افزود: در شرکت های خودروسازی دماسنجی تحت عنوان شاخص تعهدات و شاخص میزان معوقات در تعهدات وجود دارد که در زمان تحریم معادل ۱۵ ماه تولید آینده، تعهد در قالب های مختلف از جمله طرح اتوخدمت تعریف شده بود.

باقری گفت: در طرح اتوخدمت قرار بود که ثبت نام کنندگان تنها سود مشارکت بگیرند اما به محض شکل گیری تفاوت قیمت بازار و کارخانه، متقاضیان زیادی خواستار خودروهای طرح اتو خدمت شدند و این تعهدات سنگینی را برای مجموعه سایپا رقم زد؛ با وجود تمام مشکلات و فشارهای تحریم توانستیم به تمام تعهدات این بخش که ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو بود، پاسخ دهیم.

قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در امور فروش و خدمات پس از فروش چالش دیگر در سایپا را فروش سبدهای سرمایه گذاری به نمایندگان و مشتری‌ها اعلام و تاکید کرد: با هماهنگی صورت گرفته این مشکل حل شده است.

وی با اشاره به واکسیناسیون کارکنان سایپا و اقداماتی که در این بخش صورت گرفته است، تصریح کرد: از ماه گذشته واکسیناسیون پرسنل گروه خودروسازی سایپا در راستای افزایش شاخص سلامت و کاهش دغدغه فعالان این حوزه و افزایش تولید خودرو شروع شد و از هفته جاری دوز دوم تزریق واکسن به کارگران و سایر کارکنان آغاز شده است.

قائم مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در امور فروش و خدمات پس از فروش با اشاره به راه‌اندازی تکنوسنتر سایپا گفت: در سال جاری شاهین اتوماتیک تولید و پس از آن خودروهای جدید آریا و اطلس وارد بازار خواهد شد.

وی با اشاره به مشکلات مصوبه اخیر شورای رقابت، گفت: شورای رقابت، طی مصوبه ای ابلاغ کرده که پیش فروش خودرو صورت نگیرد(البته رایزنی ها برای حل این مشکل در حال انجام است) با توجه به چنین مصوبه ای و تا تعیین تکلیف آن، سایپا در سال ۱۴۰۰ هیچ خودرویی را پیش فروش نخواهد کرد؛ از اینرو در سال جاری تنها فروش فوق العاده خواهیم داشت و دیگر پیش فروش خودرو نداریم.

باقری با تاکید بر اینکه مجموعه سایپا همراهی و همکاری مناسب با سیاست های وزیر صمت دولت سیزدهم خواهد داشت، تصریح کرد: تمام تلاش سایپا این است که ضمن تامین نیاز بازار داخلی و تنوع بخشی به محصولات نسبت به صادرات خودرو به خصوص به کشورهای همسایه اقدام کند.

طرح اولیه‌ی دوچرخه و موتورسیکلت برقی
بی ام و رونمایی شد

بیامو موتوراد مدلهای مفهومی یک دوچرخه و موتورسیکلت برقی را در نمایشگاه IAA مونیخ معرفی کرد. این محصولات از فناوری مکانیابی خودکار انطباقی و پلاک هوشمند استفاده میکنند.

بیامو موتوراد تلاش کرد با معرفی مدل مفهومی CE-۰۲ فضای بین موتورسیکلتهای کوچک و اسکوترها را پُر کند؛ اما ظاهراً ارائهی مدل یادشده آخرین تلاش بیامو نیست و این شرکت دو مدل مفهومی و آیندهنگرانه را در نمایشگاه Mobility مونیخ ۲۰۲۱ به نمایش گذاشته است. محصولات جدید موتوراد، دوچرخهی برقی آیویژن AMBY و موتورسیکلت ویژن AMBY نام دارند.

واژهی AMBY مخفف Adaptive Mobility به معنی حرکت انطباقی است و به گفتهی بیامو، این واژه باطن دو مفهوم حاضر در نمایشگاه IAA Mobility را نشان میدهد. در ابتدا باید به آیویژن AMBY توجه کرد. این دوچرخهی برقی با وجود وابستگی زیاد به چرخهی الکتریکی پدال، از تواناییهای کافی برخوردار است و جایگاهی بین دوچرخههای برقی و موتورسیکلتهای سبک دارد.

دوچرخه‌ی یادشده از نظر ظاهری بسیار زیبا است. همه‌ی زوایا تیز و تند هستند و ذات ورزشی و حال‌وهوایی آینده‌نگرانه دارند. از ویژگی‌های قابل توجه آن باید به فرمانی بزرگ و به‌کارگیری غیر معمول نواری‌های LED و مجهز به نوربالای خودکار اشاره کرد. از نواری‌هایی عمودی و یکپارچه‌ی لامپ‌های LED قرمز هم در قسمت پایین و پشت صندلی استفاده می‌شود. طراحان بنا به دلایلی، یک نمایشگر جوهر الکترونیکی (E-Ink) را به منظور نمایش سبک رانندگی راکب در زیر چراغ‌های عقب قرار داده‌اند.

میتوان از فضای موجود در میان لولههای آلومینیومی برای قرار دادن اشیاء استفاده کرد و بیامو انتظار دارد باتری ۲ هزار واتی موجود در این دوچرخه، در پایینترین سطح از همراهی پیشرانه، با هر بار شارژ به راکب اجازه بدهد مسافتی در حدود ۳۰۰ کیلومتر پیمایش کند. یک موتور با مشخصاتی نامعلوم به پدالها وصل شده است و چرخ عقب روی بازویی دوار و یکطرفه قرار دارد که با استفاده از زنجیر به آن متصل میشود.

آیویژن AMBY روی چرخهایی به اندازه ۲۷/۵ اینچ قرار دارد. لاستیکهای این دوچرخه ضخیم هستند و در زمان حرکت ضربات ناشی از اصطکاک را جذب خواهند کرد؛ اما نباید از یاد بُرد که تعلیق جلو و عقب با فاصلهی ۱۲۰ میلیمتر در دسترس است و سیستم ABS اختصاصی برای بهکارگیری در این دوچرخه توسعه یافته.

طراحان بیامو برنامهای با هدف کنترل دوچرخهی آیویژن AMBY در محیطهای گوناگون و در سه سطح مختلف طراحی کردند. این برنامه روی تلفن هوشمند نصب میشود و به وسیلهی پد مغناطیسی و یکپارچهساز روی میلهی بالایی، نیروی دوچرخه را کنترل میکند.

بنابراین راکبان میتوانند در مسیرهای دوچرخهسواری، شهری و حومهی شهرها و جادهها به ترتیب ۲۵، ۴۵ و ۶۰ کیلومتر بر ساعت سرعت داشته باشند. امکان فعالسازی دستی حالتهای مزبور وجود دارد؛ اما باید توجه کرد که بیامو فناوری تعیین محدودهی جغرافیایی را با استفاده از یک سرویس نقشهبرداری توسعه داده است و به این ترتیب به شکل خودکار سطح قدرت مناسب را مشخص‌میکند.

از آنجا که ایدهی تنظیم سرعت در حالتهای مختلف، خارج از چارچوبهای قانونی است؛ بیامو اشاره میکند که حتی اگر مطالعه روی این طرح به معنی نیاز به کسب مجوزهای بیشتر برای دوچرخهسواران باشد؛ میتوان از آن بهعنوان ابزاری برای ایجاد مباحث جدید استفاده کرد. البته طراحان دوچرخه موتوراد پیش از این به مباحث مذکور توجه کرده‌اند و انتظار می‌رود این برنامه، همگام با آن‌ها به‌عنوان یک کلید دیجیتال و با به دست آوردن مجوزهای مناسب و کسب اطمینان از اعمال قانون و پوشش صحیح بیمه‌ای برای رانندگان، به محقق شدن این امر کمک کند.این برنامه توان ارائهی دادههایی در رابطه با وضعیت دوچرخه‌سوار، اطلاعات راندن دوچرخه، سیستم ضد سرقت و... دارد و همچنین به‌عنوان یک هشداردهنده فعال می‌شود و وضعیت عبور و مرور در پشت راکب را به او گزارش و در صورت لزوم هشدار میدهد. مشخصات راننده نیز به منظور استفاده از امکاناتی نظیر تنظیم برقی صندلی ذخیره خواهد شد و صندلی به شکل خودکار در ارتفاع مناسب قرار میگیرد. به گفته بیامو، امکان پایش فشار باد لاستیکها وجود دارد.

راکبان دوچرخه‌ی آی‌ویژن AMBY به منظور برخورداری از پشتیبانی پیشرانه باید کارهای مختلفی انجام بدهند؛ ولی در موتورسیکلت ویژن AMBY فقط باید از دسته‌ی گاز استفاده کرد. مشخصات باتری و حداکثر قدرت خروجی اعلام نشده است و ما فقط می‌دانیم موتورسیکلت بی‌ام‌و همانند دوچرخه‌ی برقی آی‌ویژن AMBY از سه حالت رانندگی پشتیبانی می کند و حداکثر سرعت آن ۶۰ کیلومتر بر ساعت است.

مدل مفهومی ویژن AMBY برای از بین بردن فاصلهی میان دوچرخههای برقی و موتورسیکلت طراحی شده و ظاهری شبیه یک موتورسیکلت اندورو دارد، صندلی آن یکپارچه و باریک و از نظر ظاهری آزاردهنده است. اندازهی چرخ جلو ۲۶ اینچ است و از لاستیکی حجیم اما نازک استفاده میشود؛ ولی اندازهی لاستیک عقب ۲۴ اینچ و حجیم یا خوش‌هیکلتر است. به نظر میآید که بیامو انتظار دارد راکبان ویژن AMBY بهخوبی از آن برای بیراهنوردی استفاده کنند.

صندلی با زاویهای رو به بالا به سمت جلو کشیده شده است و به یک پایهی مغناطیسی تلفن هوشمند میرسد و در اینجا راکب ویژن AMBY میتواند با نگاهی گذرا به تلفن همراه خود از مقدار شارژ باقی‌مانده (۱۰۰ کیلومتر با هر بار شارژ)، حالت رانندگی مورد استفاده، سرعت فعلی و... مطلع شود. انتظار میرود جابجاییهای مرتبط به فناوری مکانیابی خودکار، روی پلاک و به منظور آگاهسازی سایر رانندگان حاضر در جاده نمایش داده شود.ویژن AMBY یک چراغ LED کوچک و به شکل U دارد و چراغ عقب از دو بخش تشکیل میشود. ارتفاع صندلی ۸۳۰ میلیمتر و وزن آن ۶۵ کیلوگرم و نسبتاً سبک است.

در حال حاضر این مدل‌ها فقط در حدواندازه‌ی طرح‌هایی مفهومی هستند و موتوراد هیچ حرفی از تولید آن‌ها در شرایط کنونی یا آینده نزده است؛ درواقع آن‌ها دریچه‌ای برای گفتگو درباره‌ی آینده هستند و قطعاً در این مورد موفق عمل خواهند کرد.

* * *

اپل احتمالا توسعه خودرو الکتریکی را به‌طور مستقل دنبال خواهد کرد

به گفته منابع آگاه، اپل در حال مذاکره و انتخاب تأمین کنندگان قطعات خودرو به‌منظور توسعه خودروی الکتریکی به‌طور مستقل و بدون کمک خودروساز دیگری است.

شنیده‌ها از آن حکایت دارند که اپل در حال توسعه خودرو خودران یا سیستم مرتبط با آن است و با نگاه به فعالیت‌های این شرکت و ثبت انبوهی از اختراعات، به‌راحتی می‌توان متوجه این امر شد. شواهد نشان می‌دهد که غول دنیای فناوری برای مدتی در حال مذاکره با خودروسازان نام‌آشنای صنعت به‌منظور برون‌سپاری خودرو الکتریکی/خودران بوده است. ظاهراً کوپرتینویی‌ها در زمینه ناکام بوده‌اند؛ چراکه خودروسازان تاکنون قراردادی را با اپل منعقد نکرده‌اند و از تبدیل شدن به مونتاژ کننده‌ای برای محصولات این شرکت هراس دارند.اپل پس از عدم همکاری با خودروسازهای ثالث برای تولید و مونتاژ قطعات، توسعه داخلی وسایل نقلیه الکتریکی خود را از سر گرفته و از قرار معلوم، مذاکره با قطعه‌سازان جهانی خودرو را به‌منظور تسریع ساخت خودرویی با نام احتمالی اپل کار آغاز کرده است.

گزارش یادشده‌می تواند نشان دهنده تعهد مجدد به توسعه مستقل باشد؛ زیرا یکی از منابع می گوید اپل آزمایشگاه توسعه و تولید داخلی خودرو را احیا کرده است؛ آزمایشگاهی که گفته می‌شود در سال ۲۰۱۶ کاملا تعطیل شد و پیش از آن، بالغبر ۱۰۰۰ کارمند و مهندس پروژه تایتان را در خود جای داده بود. همان‌طور که در ابتدا گفته شد، این تلاش مجدد پس از ماهها مذاکره ناموفق با شرکت‌هایی نظیر هیوندای، نیسان و بی‌ام‌و انجام می‌شود. ظاهراً اپل امیدوار بود که تولید واقعی خودروی خود را به یک تولیدکننده معتبر بسپارد؛ اما به‌دلیل رقابت موجود در این صنعت موفق به این مهم نشد.

برای یادآوری، پروژه تایتان با هدف توسعه‌ی مکانیزم‌های پلتفرم یا کیت خودرو خودران در سال ۲۰۱۴ رسانه‌ای شد. درواقع، پروژه مذکور زمانی آغاز شد که اپل می‌خواست وسیله نقلیه تمام‌عیار خود را به‌صورت مستقل توسعه دهد؛ اما گزارش‌هایی در سال ۲۰۱۶ نشان می‌داد که اپل به‌طور کامل از این کار دست کشیده است. سپس گفته شد که پروژه‌ی غول فناوری کوپرتینو بر توسعه‌ی فناوری برای تسهیل ساخت اتومبیل خودران متمرکز است و ممکن است محصول نهایی یک خودرو تمام‌عیار و فیزیکی نباشد؛ اما برخی گزارش نیز از آن حکایت داشتند که اپل می‌تواند وسیله‌ی نقلیه‌ی تمام‌عیار خود را توسعه دهد.گفته می‌شود اپل از آن زمان با شرکت‌های مختلف در تماس بوده و تلاش کرده است شریکی مشابه فاکسکان برای پروژه اپل کار خود پیدا کند. حتی خود فاکسکان نیز می‌تواند یک گزینه محتمل برای همکاری در تولید اپل کار باشد.در حال حاضر زیرمجموعه‌های فاکسکان قطعاتی برای شرکت‌هایی مانند تسلا و بی‌ام‌و تولید می کنند و اخیرا این شرکت قرارداد تأمین خودرو با استلانتیس (فیات – کرایسلر) امضا کرده است و با جیلی برای توسعه پلتفرم‌های نرم‌افزاری و تولید وسایل نقلیه تمام‌عیار همکاری می کند. شنیده‌ها از آن حکایت دارند که اپل نیز احتمالا پیش‌تولید بخشی از باتری‌های خودرو الکتریکی‌اش را به فاکسکان محول کرده است.

به‌طور کلی، غول فناوری کوپرتینو از سال ۲۰۱۴ روی خودرویی الکتریکی کار می کند و تاکنون، اپل چندین پرونده‌ی ثبت اختراع مربوط به فناوری وسایل نقلیه را ثبت و مهندسان سرشناسی خودرو را از شرکت‌هایی مانند تسلا، پورشه، بی‌ام‌و، بنز و... استخدام کرده است. تعدادی از تحلیلگران بر این باورند که خودرو اپل می‌تواند عمدتا به تهدید رقابتی برای بازیکنان غالب فعلی در فضای خودروهای الکتریکی مانند تسلا تبدیل شود. از سوی دیگر، صنعت خودروهای برقی به‌سرعت در حال پیشرفت است و اپل می‌خواهد هرچه سریع‌تر برگ برنده خود را وارد رقابت کند.

اعتقاد بر این است که وضعیت بازار خودروهای الکتریکی (EV) مشابه زمانی است که اپل با آیفون وارد بازار گوشی‌های هوشمند شد و آن بخش را کاملا متحول کرد. اکنون احتمالا وقت آن فرا رسیده است که اپل بخش خودروهای خودران یا الکتریکی را نیز دستخوش تغییر کند. بااین‌حال، نتیجه‌گیری پیش از موعد بسیار دشوار خواهد بود و نمی‌توان به‌صورت قطعی موفقیت اپل در این صنعت را تضمین کرد.

تاکنون، اپل از تأیید تولید خودرو خودران خودداری کرده است؛ اما انبوهی از شایعه‌ها و گزارش‌های متعدد، نقشه‌ی راه و دورنمای غول دنیای فناوری برای ورود صنعت بزرگ خودرو را به‌طور واضح نشان می‌دهد.